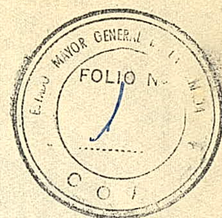
Exp. 480
6-1-7

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº Ø480

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 6-A-7

CLASIFICADO



EXPERIENCIAS DEL TN Dn. HORACIO GONZALEZ LLANOS.-

1°) Misión de Minado:

a) - No se decidió aquí (CON), cuál sería el buque a utilizar para el fondeo de las minas. La decisión quedó en manos de CONAVINAS, quien debió elegir entre los dos únicos buques que se encontraban en MALVINAS con maniobra como para poder mover las mismas. Ellos eran el A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" y el A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS". El "BUEN SUCESO" estaba afectado a la lenta maniobra de descarga de los pertrechos que transportaba; así que por descarte se eligió el ISLA DE LOS ESTADOS, que no contaba con los elementos de navegación necesarios para fondear las minas con precisión, ya que no tenía repetidores de giro en los alerones ni en el radar. (Tener en cuenta que el campo se extendió aproximadamente a 6 millas del Cabo "SAN FELIPE", y que las minas debían fondearse aproximadamente a una distancia de 500 yardas cada una y 1.000 entre líneas).

b) - La maniobra prevista para el fondeo de las mismas se me ordenó que debía improvisarla (mi experiencia en este campo era nula). Esto pudo haber ocasionado la pérdida de un buque, ya que en los primeros intentos de fondeo con la maniobra improvisada una de las minas cayó dentro de la bodega del buque.

c) - Existían en ese momento que yo conozca, las previsiones para el fondeo de minas que no fueron utilizadas (desconozco las causas),

c.1 - Aviso GURRUCHAGA al cual se le construyó una plataforma de estiba y fondeo. Parte de la misma se encontraba en ese momento en la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO.

c.2 - Plataformas de fondeo remolcables en BASE NAVAL PUERTO BELGRANO.

///...2.-



d) - Antes de la zarpada del A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" de la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO, se intentó soldar en la cubierta de popa rieles para el fondeo de minas, pero luego no se autorizó por la premura del buque para zarpar.

2°) Las previsiones que se tomaron en Puerto Argentino para desembarcar los materiales y pertrechos que se enviaban fueron nulas. Habiendo tenido la información de Inteligencia necesaria (viajes períodicos en los últimos años de los buques de Transportes Navales). El muelle se encontraba abarrotado de materiales sin posibilidad de mover los grandes conteiners, los cuales había que descargar a granel , no había camiones en cantidad para poder sacar rápidamente el material desalojado de los conteiners.

No se previó otra forma de desembarco de materiales que no fuera con los buques amarrados a muelle.

Esto trajo aparejado que los buques de gran porte que se mandaron (FORMOSA sólo con 2.500 tn. de carga) encontraron por un lado la imposibilidad de amarrarse a muelle y calado, y la necesidad de alijarlos con otras unidades.

Esto además provocó los siguientes inconvenientes:

Se llenaron las bodegas del SUCESO y del ISLA DE LOS ESTADOS con tambores de combustible para helicópteros y aviones, y al amarrar el FORMOSA a muelle, se vieron imposibilitados de descargarlo en Puerto Argentino hasta el día 29, que ante la amenaza de ataques aéreos se lo destaca (SUCESO e ISLA DE LOS ESTADOS), a distintos lugares de las Islas.

Esto deja sin márgenes de combustible para que operen los helicópteros y aviones tanto desde Puerto Argentino como desde DARWIN.



Y nos crea la servidumbre de tener que buscar con el MONSUNEN y el FORREST combustible de a poco hasta los lugares en donde se encontraban fondeados dichos buques.

Por otra parte, el SUCESO se lleva una gran cantidad de víveres y munición de 105 mm que crean la misma servidumbre nombrada.

El 1° de mayo, al producirse el primer ataque aéreo, se ordena zarpar al FORMOSA y al CARCARAÑA. El primero casi vacío (creo que tenía aproximadamente 1600 durmientes de quebracho que hubieron resultado de gran importancia para las cocinas de campaña a leña que poseía _Ejército) y el segundo con munición y combustible para helicópteros y víveres en cantidad. Esto contribuye a aumentar la servidumbre de los alijes mencionados.

Tener en cuenta que la capacidad del FORREST y MONSUNEN era chica en relación a los volúmenes de carga de los buques.

Por otra parte un helicóptero chinoux se traga aproximadamente 2000 litros (LIBRAS) de combustible por hora y el FORREST tardaba aproximadamente seis días para traer 150 tambores de combustible (es decir 15 horas de vuelo de un helicóptero).

En definitiva, considero que a la luz de los acontecimientos posteriores, sobre la eficacia de la defensa antiaérea de Puerto Argentino, fué un error táctico el haber hecho zarpar los buques de Puerto Argentino ante la amenaza de ataque de aviones ingleses, esto produjo : 1°) El desabastecimiento de combustible para helicópteros y aviones, desabastecimiento de munición para cañones 105mm y desabastecimiento de aglunos tipos de víveres. 2°) La servidumbre de tener que ir a buscar este material con los pequeños barcos (FORREST y MONSUNEN) y con los riesgos para los mismos que esto traía aparejado.



3°) El peligro que entrañaba para estos buques destacados (BUEN SUCESO, ISLA DE LOS ESTADOS y CARCARAÑA) ya que no poseían ningún tipo de defensas ante cualquier tipo de ataque.

En definitiva, al ordenarles zarpar de Puerto Argentino, aparte de crear todos los problemas de abastecimiento mencionados, se los expuso a ser atacados sin posibilidad de defenderse. De haber permanecido en Puerto Argentino, se hubieran encontrado bajo la protección de la defensa antiaérea que resultó bastante efectiva, y no se hubieran ocasionado problemas de abastecimiento.

Considero que en el momento de tomar la decisión de que zarparan, no se contaba con uno de los elementos de juicio, que fué el de la eficacia que tendría la defensa antiaérea de Puerto Argentino (aún no había sido probada en acción).

3°) En los últimos días de combate, y viendo los resultados adversos que se producían, no se planearon las acciones tendientes a dificultar al máximo al enemigo sus movimientos, abastecimientos y fortalecimiento en las Islas luego de la victoria.

Recuerdo que en el plan de CONAVINAS original confeccionado en los primeros días de abril, entre las previsiones adoptadas en caso de inminente derrota, se encontraba la de hundir al BUEN SUCESO en la boca de la Bahía interior, para no permitir, o dificultar la entrada de los buques ingleses al muelle de Puerto Argentino para el desembarco de pertrechos .

Los días anteriores a la rendición, se encontraban en Puerto Argentino el YEHUIN y el FORREST en capacidad de ser hundidos en la boca de la Bahía.



Tan mal preparados y no mentalizados estabamos en este aspecto, que por lo menos a bordo del YEHUIN no destruímos ni arrojamos al agua el armamento portátil que se poseía.

Los muelles de Puerto Argentino quedaron en perfectas condiciones de operación, como así también la pista del aeropuerto.

De más está decir que se contaba con gran cantidad de material de demolición.

La mayoría de los vehículos quedaron en perfectas condiciones de funcionamiento. Los, creo que (9) tanques no sé si funcionaban sus motores, pero su aspecto exterior era normal. Me refiero que si la intención hubiera sido destruírlas, se hubiera hecho con una granada o carga explosiva.

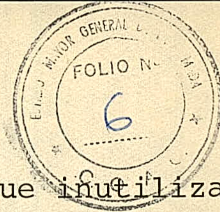
Pero volviendo a nosotros, Marina, que es lo que más viví, creo que realmente no estábamaos preparados para destruír el material que teníamos asignado.

Luego de la rendición se nos comunicó en el YEHUIN,que en la redacción de la misma se aseguraba que el buque volvería a Argentina tripulado por nosotros.

Creo que tan mal preparados nos encontrábamos que lo llegamos a creer.

Lo más lamentable de todo, es que el buque quedó intácto, listo para navegar con los ingleses como tripulantes.

En las mismas condiciones quedó el FORREST , PENELOPE, MONSUNEN, (en Darwin, luego lo ví en Puerto Argentino), y la lancha de Prefectura que quedaba (a pesar de que uno de sus oficiales había comentado que había hecho una maniobra con el aceite que no les permitiría navegarla).



En Puerto FOX, quedó el BUEN SUCESO, tengo entendido que inutilizaron los generadores o alguna parte de su maquinaria, pero tampoco fué destruído,a pesar de que en el lugar, se encontraba una Compañía de ingenieros de Ejército con material y condiciones para hacerlo volar en mil pedazos.

Ese buque, actualmente puede ser utilizado para albergar con comodidad 200 personas o más si se utilizan sus bodegas.

En Puerto Argentino no se destruyeron los tanques de combustible del muelle de combustible, y todo quedó en perfectas condiciones de operación.

Los helicópteros de Ejército y Fuerza Aérea y algunos aviones, quedaron en tierra intáctos o pequeñas averías (no se destruyeron).

La destrucción de todo lo nombrado, y de lo que no recuerdo o no sé en qué estado quedó debería haberse efectuado no por el hecho de destruír porque sí, sino para dificultar y aumentar el costo del fortalecimiento de los ingleses luego de la vitoria.

Creo que debemos mentalizarnos en este aspecto, para estar preparados a actuar rápida y decididamente cuando se presenten situaciones similares. Asimismo, creo que los niveles superiores, de donde emanan las órdenes para ejecutar estas tareas de destrucción tienen que tenerla perfectamente clara.

4°) Otro de los casos que creo que nos faltó hacer, fué el recorrido de todas las estancias de las islas y la incautación o destrucción de sus equipos de comunicaciones; ya que los Kelpers en todo momento los usaron sin restricciones y sin ningún tipo de control por parte nuestra.



5°) Noté una falta total de conexión con Ejército y Fuerza Aérea en el ámbito de las comunicaciones. Cada uno con sus propios centrales, claves y frecuencias.

6°) Pienso que se podría haber montado un CIC con todo el material que esto implica y personal idóneo del CIAO o experimentado de cualquier otro destino. Nos manejábamos con escaso material cartográfico, conpases prestados por los buques, paralelas prestadas, etc..

7°) Los oficiales navales que se mandaron,independientemente de su capacidad, que no discuto, fueron empleados en las unidades navales, el CIC se cubrió durante un tiempo con un oficial del escalafón general y con un ingeniero de Escuela Naval, y con un Teniente de Corbeta sin ESOA aprobada.

HORACIO GONZALEZ LLANOS
T.N.

Experiencias del:

TN GONZALEZ LLANOS Horacio



1°) Misión de minado.

a- No se decidió aquí (con) cual sería el buque a utilizar para el fondeo de las minas. La decisión quedó en manos del CONAVINAS, quien debió elegir entre los dos únicos buques que se encontraban en MALVINAS con maniobra como para poder mover las mismas. Ellos eran el BUEN SUCESO y el ISLA DE LOS ESTADOS. El SUCESO estaba afectado a la lenta maniobra de descarga de los pertrechos que transportaba, así que por descarte se eligió el ISLA DE LOS ESTADOS, que no contaba con los elementos de navegación necesarios para fondear las minas con precisión, ya que no tenía repetidores de giro en los alerones ni en el radar. (Tener en cuenta que el campo se extendía aproximadamente a 6 millas del Cabo SAN FELIPE, y que las minas debían fondearse aprox. a dist. de 500 yds c/u y 1.000 entre líneas)

b) La maniobra prevista para el fondeo de las mismas se me ordenó que debía improvisarla (Mi experiencia en este campo era nula). Esto pudo haber ocasionado la pérdida de un buque, ya que en los primeros intentos de fondeo con la maniobra improvisada una de las minas cayó dentro de la bodega del buque.

c) Existían en ese momento que yo conozca, 2 previsiones para el fondeo de minas que no fueron utilizados (desconozco las causas)

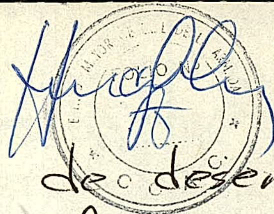
c.1.) Aviso GUARRUCHAGA al cual se le construyó una plataforma de estiba y fondeo. Parte de la misma se encontraba en ese momento en la B.N.P.B.

c.2.) Plataformas de fondeo remolcables en BNPB –

d) Antes de la zarpada del SUCESO de BNPB, se intentó soldar en la cubierta de popa rieles para el fondeo de minas, pero luego no se autorizó por la premura del buque para zarpar –

2°) Las previsiones que se tomaron en Puerto Argentino para desembarcar los materiales y pertrechos que se enviaban fueron nulas. Habiendo tenido la información de inteligencia necesaria (viajes periódicos en los últimos años de los buques de Transportes Navales).

El muelle se encontraba abarrotado de materiales sin posibilidad de mover los grandes conteiners, los cuales había que descargar a granel y no había camiones en cantidad para poder sacar rápidamente el material desalojado de los conteiners. ~~SUCESO~~



No se previó otra forma de desembarco de materiales que no fuera con los buques amarrados a muelle.

Esto trajo aparejado que los buques de gran porte que se mandaron (FORMOSA sólo con 2.500 Tn de carga) encontraron por un lado la imposibilidad de amarrarse a muelle y calado, y la necesidad de alijarlos con otras unidades —

Esto además provocó los siguientes inconvenientes:

Se llenaron las bodegas del Suceso y del Isla de los Estados con tambores de combustible para helicópteros y aviones, y al amarrar el FORMOSA a muelle, se vieron imposibilitados de descargarlo en Puerto Argentino hasta el día 29, que ante la amenaza de ataques aéreos se los destaca (Suceso e Isla de los Estados) a distintos lugares de las islas -

Esto dejó sin márgenes de combustible para que operen los heli y aviones tanto desde

puerto Argentino como desde Darwin - y nos crea la servidumbre de tener que buscar con el MONSUNEN y el Forrest combustible de a poco hasta los lugares en donde se encontraban fondeados dichos buques.

Por otra parte, el SUCESO se lleva una gran cantidad de víveres y munición de los que crean la misma servidumbre nombrada.

El 1° de mayo, al producirse el primer ataque aéreo, se ordena zarpar al FORMOSA y al CARCARAÑA - El primero casi vacío (creo que tenía aproximadamente 1600 durmientes de quebracho, que hubieran resultado de gran importancia para las cocinas de campaña a leña que poseía ejército) y el segundo con munic. combustible para helicópteros y víveres en cantidad. Esto contribuye a aumentar la servidumbre de los alijes mencionada -

Tener en cuenta que la capacidad del Forrest y MONSUNEN era chica en relación a los volúmenes de carga de los buques.

Por otra parte un helicóptero chinoux se traga aproximadamente 2.000 lts de comb. x hora y el FORREST tardaba aproximadamente 6 días para traer

150 tambores de combustible (es decir 15 horas de vuelo de 1 helicóptero)

En definitiva, considero que a la luz de los acontecimientos posteriores, sobre la eficacia de la defensa antiaérea de Puerto Argentino, fue un error táctico el haber hecho zarpar los buques de Puerto Argentino ante la amenaza ~~de~~ ~~de~~ ataque de aviones ingleses y esto produjo 1) el desabastecimiento de combustible para helicópteros y aviones, desabastecimiento de munición para cañones 105 y desabastecimiento de algunos tipos de víveres 2) La servidumbre de tener que ir a buscar este material con los pequeños barcos (FORREST, MONSUN) y con los riesgos para los mismos que esto traía aparejado.

3) El peligro que entrañaba para estos buques destacados (BUEN SUCESO, ISLA DE LOS ESTADOS y CARCARAÑA) ya que no poseían ningún tipo de defensas ante cualquier tipo de ataque.

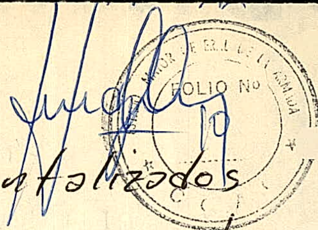
En definitiva, al ordenarles zarpar de Puerto Argentino, aparte de crear todos los problemas de abastecimiento mencionados, se los expuso a ser atacados sin posibilidad de defenderse. De haber permanecido en Pto Argentino, se hubieran encontrado bajo la protección de la defensa antiaérea que resultó bastante efectiva, y no se hubieran ocasionado problemas de abastecimiento.

Considero que en el momento de tomar la decisión de que zarparan, no se contaba con uno de los elementos de juicio, que fue el de la eficacia que tendría la defensa antiaérea de Pto Argentino (aún no había sido probada en acción).

3°) En los últimos días de combate, y viendo los resultados adversos que se producían, no se planearon las acciones tendientes a dificultar al máximo al enemigo sus movimientos, abastecimientos y fortalecimiento de las Islas luego de la victoria.

Recuerdo que en el plan de CONAVINAS original confeccionado en los primeros días de abril, entre las previsiones adoptadas en caso de inminente derrota, se encontraba la de undir al BUEN SUCESO en la boca de la Bahía interior, para no permitir, o dificultar la entrada de los buques ingleses al muelle de Pto Argentino para el desembarco de pertrechos.

Los días anteriores a la rendición, se encontraban en Pto Argentino el Yehuin y el Forrest en capacidad de ser undidos en la boca de la Bahía.



Tan mal preparados y no mentalizados estabamos en este aspecto, que por lo menos a bordo del Yahuin no destrui mos ni arrojamos al agua ~~los~~ el armamento portátil que se poseía.

Los muelles de Pto Argentino quedaron en perfectas condiciones de operación, como así también la pista del aeropuerto.

De más está decir que se contaba con gran cantidad de material de demolición.

La mayoría de los vehículos quedaron en perfectas condiciones de funcionamiento. Los creo que (9) tanques no sé si funcionaban sus motores, pero su aspecto exterior era normal. Me refiero que si la intención hubiera sido destruirlas, se hubiera hecho con una granada o carga explosiva.

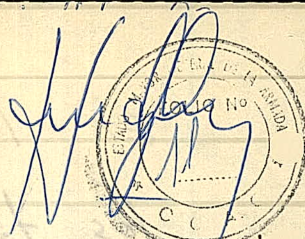
Pero volviendo a nosotros, marina, que es lo que más viví, creo que realmente no estábamos preparados para destruir el material que teníamos asignado.

PARAMETRICA DRAP-HERCULES-032081/0-GSA1-VERIFICACION DE ORDEN A

CINTA MAG/PAPEL NRO: FILE FECHA / /
OBSERVACIONES:

GUN ORDER CHECK

TIME	DEMAND E	DEMAND T	TELLBACK E	TELLBACK T
768	+ 4D30.4	- 62D53.1	+ 4D32.5	- 62D55.9
769	+ 4D29.9	- 62D53.5	+ 4D32.0	- 62D56.3
770	+ 4D28.4	- 62D53.8	+ 4D30.8	- 62D56.2
771	+ 4D27.0	- 62D53.3	+ 4D29.2	- 62D57.3
772	+ 4D26.9	- 62D51.8	+ 4D27.3	- 62D56.8
773	+ 4D26.3	- 62D51.2	+ 4D27.6	- 62D53.4
774	+ 4D26.1	- 62D50.6	+ 4D27.0	- 62D53.1
775	+ 4D24.6	- 62D50.4	+ 4D26.8	- 62D53.3
776	+ 4D24.7	- 62D50.2	+ 4D26.1	- 62D53.5
777	+ 4D23.7	- 62D49.8	+ 4D26.1	- 62D53.3
778	+ 4D24.5	- 62D50.3	+ 4D25.4	- 62D53.3
779	+ 4D23.4	- 62D49.5	+ 4D25.1	- 62D53.2
780	+ 4D23.9	- 62D48.8	+ 4D24.9	- 62D52.5
781	+ 4D23.5	- 62D48.7	+ 4D24.8	- 62D51.3
782	+ 4D23.2	- 62D48.2	+ 4D24.3	- 62D50.3
783	+ 4D23.7	- 62D47.9	+ 4D24.4	- 62D50.2
784	+ 4D23.2	- 62D47.2	+ 4D24.4	- 62D49.9
785	+ 4D22.6	- 62D46.8	+ 4D24.4	- 62D49.0
786	+ 4D22.1	- 62D46.1	+ 4D24.1	- 62D49.5
787	+ 4D22.1	- 62D45.5	+ 4D23.3	- 62D48.6
788	+ 4D20.5	- 62D45.9	+ 4D23.2	- 62D47.7
789	+ 4D19.3	- 62D45.5	+ 4D21.8	- 62D47.7
790	+ 4D18.2	- 62D44.7	+ 4D19.8	- 62D48.4
791	+ 4D17.7	- 62D44.7	+ 4D18.5	- 62D46.0
792	+ 4D14.2	- 62D44.6	+ 4D18.0	- 62D45.5
793	+ 4D13.4	- 62D45.1	+ 4D13.9	- 62D46.2
794	+ 4D10.7	- 62D44.5	+ 4D12.0	- 62D46.0
795	+ 4D 8.2	- 62D44.0	+ 4D10.7	- 62D47.9
796	+ 4D 5.3	- 62D43.6	+ 4D 8.4	- 62D44.1
797	+ 4D 3.7	- 62D43.1	+ 4D 5.0	- 62D44.6
798	+ 3D58.9	- 62D42.7	+ 4D 2.6	- 62D46.1
799	+ 3D56.7	- 62D42.5	+ 3D58.4	- 62D43.6
800	+ 3D53.6	- 62D42.5	+ 3D55.2	- 62D45.1
801	+ 3D50.9	- 62D43.0	+ 3D53.9	- 62D45.0
802	+ 3D48.3	- 62D43.4	+ 3D50.3	- 62D45.0
803	+ 3D45.2	- 62D43.2	+ 3D48.6	- 62D47.0
804	+ 3D43.3	- 62D43.7	+ 3D45.2	- 62D46.4
805	+ 3D41.0	- 62D43.9	+ 3D43.5	- 62D46.1
806	+ 3D39.4	- 62D43.9	+ 3D42.0	- 62D46.8
807	+ 3D37.9	- 62D44.1	+ 3D39.5	- 62D46.2
808	+ 3D36.1	- 62D44.8	+ 3D38.8	- 62D47.2
809	+ 3D35.0	- 62D45.2	+ 3D36.9	- 62D46.8
810	+ 3D34.7	- 62D45.3	+ 3D36.0	- 62D48.0
811	+ 3D34.7	- 62D46.0	+ 3D36.0	- 62D48.5
812	+ 3D34.5	- 62D46.7	+ 3D36.0	- 62D48.8
813	+ 3D33.6	- 62D47.1	+ 3D36.0	- 62D48.3
814	+ 3D35.4	- 62D47.3	+ 3D35.3	- 62D50.9
815	+ 3D35.8	- 62D47.7	+ 3D36.8	- 62D50.7



Luego de la rendición se nos comunicó en el Yehuin, que en la redacción de la misma se aseguraba que el buque volvería a Argentina tripulado por nosotros.

Creo que tan mal preparados nos encontrábamos, que lo llegamos a creer.

Lo más lamentable de todo, es que el buque quedó intacto, listo para navegar con los ingleses como tripulantes.

En las mismas condiciones quedó el FORREST, PENELOPE y ~~[illegible]~~ MONSUNEN (en Darwin, luego lo ví en Pto Argentino) y la Lancha de Prefectura que quedaba (a pesar de que uno de sus oficiales había comentado que habían hecho una maniobra con el aceite que no les permitiría navegarla).

En Puerto FOX, quedó el BUEN SUCESO, tengo entendido que inutilizaron los generadores o alguna parte de su maquinaria, pero tampoco fue destruido!, a pesar de que en el lugar, se encontraba una compañía de Ingenieros de ejército, ~~con~~ material y condiciones para hacerlo volar em mil pedazos.

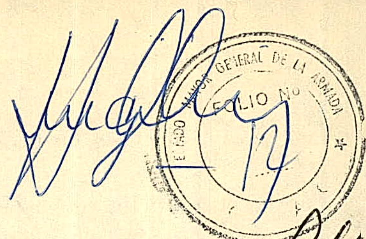
Ese buque, actualmente puede ser utilizado para albergar con comodidad 200 personas o más si se utilizan sus bodegas.

En Puerto Argentino no se destruyeron los tanques de combustible del muelle de combustible, y todo quedó en perfectas condiciones de operación.

Los helicópteros de ejército y Fuerza Aerea y algunos aviones, quedaron en tierra intactos o con pequeñas averías (no se destruyeron).

La destrucción de todo lo nombrado, y de lo que no recuerdo o no sé en que estado quedó, debería haberse efectuado no por el hecho de destruir por que sí, sino para dificultar y aumentar el costo del fortalecimiento de los ingleses luego de la Victoria.

Creo que debemos mentalizarnos en es aspecto, para estar preparados a actuar rápida y decididamente cuando se presenten situaciones similares. Asimismo, creo que los niveles superiores, de donde emanan las órdenes para ejecutar estas tareas de destrucción, tienen que tenerlo perfectamente claro.



4°) Otra de las cosas que creo que nos faltó hacer, fue el recorrido de todas las estancias de las Islas y la incautación o destrucción de sus equipos de comunicaciones; ya que los kelpers en todo momento los usaron sin restricciones y sin ningún tipo de control por parte nuestro.

5°) Noté una falta total de conexión con ejercito y Fuerza aérea en el ámbito de las comunicaciones - Cada uno con sus propios controles, claves y frecuencias -

6°) Pienso que se podría haber montado un CIC con todo el material que esto implica y personal idóneo del CIAO o experimentado de cualquier otro destino. Nos manejábamos con escaso material cartográfico, compases prestados por los buques, paralelas prestadas, etc.

7°) Los oficiales navales que se mandaron, independientemente de su capacidad, que no discuto, fueron empleados en las unidades navales, el CIC se cubrió durante un tiempo con

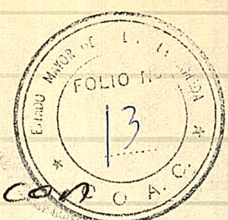
PARAMETRICA DRAP-HERCULES-032081/0-GSA1-VERIFICACION DE ORDEN A

CINTA MAG/PAPEL NRO: FILE FECHA / /
OBSERVACIONES:

GUN ORDER CHECK

TIME	DEMAND E	DEMAND T	TELLBACK E	TELLBACK T
720	+ 4D15.7	- 62D23.3	+ 4D16.0	- 62D27.1
721	+ 4D15.0	- 62D23.5	+ 4D16.0	- 62D26.1
722	+ 4D16.5	- 62D26.0	+ 4D16.0	- 62D24.8
723	+ 4D16.6	- 62D28.4	+ 4D16.6	- 62D29.3
724	+ 4D17.4	- 62D29.5	+ 4D17.0	- 62D33.7
725	+ 4D17.1	- 62D30.2	+ 4D17.9	- 62D32.3
726	+ 4D18.5	- 62D30.7	+ 4D18.2	- 62D33.0
727	+ 4D19.1	- 62D30.5	+ 4D20.0	- 62D33.1
728	+ 4D19.4	- 62D31.2	+ 4D20.5	- 62D33.6
729	+ 4D19.9	- 62D33.2	+ 4D21.0	- 62D33.1
730	+ 4D20.5	- 62D35.0	+ 4D21.0	- 62D36.2
731	+ 4D21.0	- 62D34.9	+ 4D21.4	- 62D40.1
732	+ 4D21.1	- 62D34.4	+ 4D21.9	- 62D37.4
733	+ 4D21.7	- 62D35.0	+ 4D22.3	- 62D36.1
734	+ 4D21.3	- 62D35.6	+ 4D22.3	- 62D37.6
735	+ 4D21.2	- 62D36.0	+ 4D22.4	- 62D38.9
736	+ 4D21.8	- 62D36.5	+ 4D22.3	- 62D38.3
737	+ 4D22.1	- 62D37.9	+ 4D22.4	- 62D38.8
738	+ 4D22.0	- 62D39.3	+ 4D22.6	- 62D40.7
739	+ 4D21.8	- 62D39.0	+ 4D22.7	- 62D43.6
740	+ 4D22.6	- 62D39.7	+ 4D22.7	- 62D43.0
741	+ 4D23.5	- 62D40.3	+ 4D23.0	- 62D42.0
742	+ 4D23.6	- 62D40.9	+ 4D24.2	- 62D42.8
743	+ 4D24.2	- 62D41.5	+ 4D24.9	- 62D44.5
744	+ 4D25.6	- 62D42.0	+ 4D25.2	- 62D44.1
745	+ 4D26.7	- 62D42.4	+ 4D27.0	- 62D44.9
746	+ 4D27.5	- 62D43.1	+ 4D28.8	- 62D46.2
747	+ 4D29.6	- 62D43.8	+ 4D28.9	- 62D46.6
748	+ 4D30.4	- 62D44.4	+ 4D31.0	- 62D46.6
749	+ 4D31.5	- 62D44.9	+ 4D32.6	- 62D48.0
750	+ 4D33.3	- 62D45.2	+ 4D32.9	- 62D47.7
751	+ 4D35.0	- 62D45.9	+ 4D34.9	- 62D47.7
752	+ 4D35.7	- 62D46.3	+ 4D36.4	- 62D48.7
753	+ 4D36.9	- 62D46.8	+ 4D37.3	- 62D49.6
754	+ 4D37.2	- 62D47.5	+ 4D37.8	- 62D50.0
755	+ 4D39.2	- 62D47.9	+ 4D39.0	- 62D50.4
756	+ 4D38.8	- 62D48.3	+ 4D40.0	- 62D50.8
757	+ 4D39.0	- 62D48.8	+ 4D40.5	- 62D51.8
758	+ 4D39.1	- 62D49.3	+ 4D40.5	- 62D51.7
759	+ 4D39.5	- 62D49.7	+ 4D40.5	- 62D52.6
760	+ 4D38.7	- 62D50.1	+ 4D40.5	- 62D52.4
761	+ 4D37.7	- 62D50.3	+ 4D40.0	- 62D53.1
762	+ 4D37.1	- 62D50.9	+ 4D38.8	- 62D53.2
763	+ 4D36.8	- 62D51.4	+ 4D38.6	- 62D54.1
764	+ 4D35.6	- 62D51.2	+ 4D37.8	- 62D54.2
765	+ 4D33.2	- 62D51.3	+ 4D35.7	- 62D54.2
766	+ 4D32.7	- 62D51.8	+ 4D33.9	- 62D54.2
767	+ 4D31.9	- 62D52.6	+ 4D33.3	- 62D54.5

CANON-(ASWE)-NOVIEMBRE/1977



1 oficial del escalafón general y con un ingeniero de Escuela Naval, y con un Teniente de Corbeta sin ESOA aprobado.

TN GONZALEZ LLANOS H.